di Genova

L'ammiraglia del salone: lo yacht dei cantieri Bonelli. Il costo supera i cento milioni

Il richiamo della vela

Accanto alle imbarcazioni di crociera, che per la maggioranza rappresentano solo curiosità e sogni proibiti, una vasta scelta di « barche » per (quasi) tutte le tasche ● Ancora non esiste l'utilitaria del mare, ma un istituto per l'acquisto a rate permette di soddisfare i desideri dei patiti della navigazione

Dal nostro inviato

GENOVA, 4. — Un nuovo codice della navigazione da diporto e l'immediata concessione che il governo farà nelle prossime settimane a favore del mondo nautico italiano. Per il resto — così almeno ha dichiarato il ministro della Marina Mercantile, onorevole Natali — qui a Genova in occasione dell'apertura del VII salone nautico internazionale — solo impegni futuri e promesse. Il discorso, ovviamente, ha lasciato un po' delusi i costruttori e gli espositori del salone che contavano di vedere maggiormente impegnati gli organi governativi verso un settore che la rassegna in corso dimostra essere giunto ad una fase industriale imponente. E' vero che l'onorevole Natali ha dato atto come l'industria cantieristica delle navi da diporto rappresenta oggi un fattore importante e positivo per il commercio estero, dove i natanti italiani hanno conquistato un mercato, ma per quanto riguarda interventi e concessioni atti a favorire e consolidare il settore è stato quanto mai cauto.

Ha solo assicurato incentivi e studi più completi su tutta la materia ed in particolare per inserire nella nostra legislazione — che li ignora completamente — una regolamentazione dei porticcioli turistici. A questo riguardo — che poi è fondamentale per lo sviluppo ed il consolidamento della nautica da diporto e dei suoi riflessi turistici — ha comunque impegnato il governo a favorire il sorgere di iniziative anche a livello privato per la costruzione e la gestione di questi porti, come sta facendo la vicina Costa Azzurra che già rappresenta un forte richiamo per i possessori di natanti.

Il salone di Genova si è quindi definitivamente imposto ed ha ormai superato il periodo artigianale e caotico derivato dal famoso boom della nautica del 1964. Ora, l'industria cantieristica nazionale si presenta completa, programmata, competitiva con quella straniera.

Questa impressione di imponenza e di ben calcolato ordine si ricava subito dopo una visita generale al salone. Mentre nelle passate edizioni le grosse e le piccole imbarcazioni erano esposte « alla rinfusa », oggi l'UCINA — lo ente organizzatore che lavora in collaborazione con l'Ente Fiera, impegnando anche il padiglione del palasport — presenta la produzione nettamente divita tra grandi e piccoli scafi.

Entriamo prima nel padiglione « C », dove sono esposte le imbarcazioni da crociera. Quelle che sono sull'ordine delle decine di milioni e che per la maggioranza dei visitatori rappresentano solo curiosità e sogni proibiti. E' una panoramica che mozza il respiro per la quantità e la qualità dei natanti. Motoscafi da altomare, yachts, motor sailers, trimarani, supercabinati per 10-15 persone, vere e proprie motonavi. E' il regno dei grandi cantieri come il Picchiotti di Viareggio, il Solcio del lago Maggiore, quello di Chiavari e di S. Margherita, l'Italcraft di Roma, Riva di Sarnico. Non manca anche la migliore produzione francese, inglese e americana.

Tra questa « case galleggianti con ogni più moderno confort » primeggia il « gabbiano » dei cantieri Picchiotti che ha queste caratteristiche: 23 metri di lunghezza, costruito in acciaio leggero, ha 10 camere con bagno per i passeggeri oltre gli alloggi per l'equipaggio, ha una velocità di 20 nodi con due motori da 500 cavalli. Costa oltre i 100 milioni. Queste cifre fanno venire il capogiro, ma la maggiore esportazione della nostra produzione nautica si concentra, in buona parte su questi tipi di scafi o leggermente inferiori.

Passando al padiglione circolare del Palasport il visitatore entra invece in una realtà che può anche essere sua, se ama il mare. Qui intanto primeggia la vela che è incominciata finalmente ad entrare nelle abitudini marinare degli italiani che di navigazione a vela ha sempre avuto poca dimestichezza. Come imbarcazioni possono essere soddisfatti tutti i gusti per tutte le tasche. Barche a remi di legno e di plastica, modesti motoscafi in resina e di gomma, cabinati per due o quattro persone, zatteroni per godersi tranquillamente il sole. Effettivamente — anche con l'entrata in lavorazione di barche in plastica stampate — l'imbarcazione è stata portata a livello di massa. Mentre per quanto riguarda la produzione di un cabinato (che è poi il tipo di imbarcazione che molti italiani desidererebbero per avere la possibilità di effettuare piccole crociere) che equivalga al prezzo di un'auto utilitaria, il risultato non è ancora stato raggiunto completamente.

Il prezzo ha teso senza dubbio a scendere come media, ma un buon natante che tenga il mare e che abbia minime garanzie di manovrabilità e di comodità (elemento essenziale per il nostro mercato) non si può avere al di sotto dei due milioni. Anche se funziona un istituto per l'acquisto a rate come per le automobili.

Novità e curiosità ce ne sono a non finire. Ne descriviamo alcune che consideriamo le più ecclatanti. Per i sommozzatori è stato costruito dalla COS.MO.S. di Livorno un sottomarino a due posti che ricalca un po' il famoso « maiale » usato in tempo di guerra. Nel padiglione del rimorchio campeggio — che contemporaneamente alla nautica ha aperto la sua ottava esposizione internazionale — vi è addirittura una roulotte anfibia della ditta Roulmar che ha risolto per chi vuole vivere alla aria aperta sia il problema di stare sulla terra che navigare sul mare. « Acquamina » è il motoscooter del mare che avrà senza dubbio grande diffusione. E stato costruito dagli inglesi, costa solo 215 mila lire e raggiunge una notevole velocità. E' anche inaffondabile.

Una vera e propria attrazione è costituita dal disco volante che scivola sia sull'acqua che sulla terra. E' l'« overcraft » della Roland Schiffbau. Si può avere al prezzo di 1 milione 400 mila lire. Per i ragazzi che otterrano una buona promozione e che amano navigare c'è un'imbarcazione adatta: il « billing » un motoscafo con motore elettrico che si può avere con 130 mila lire.

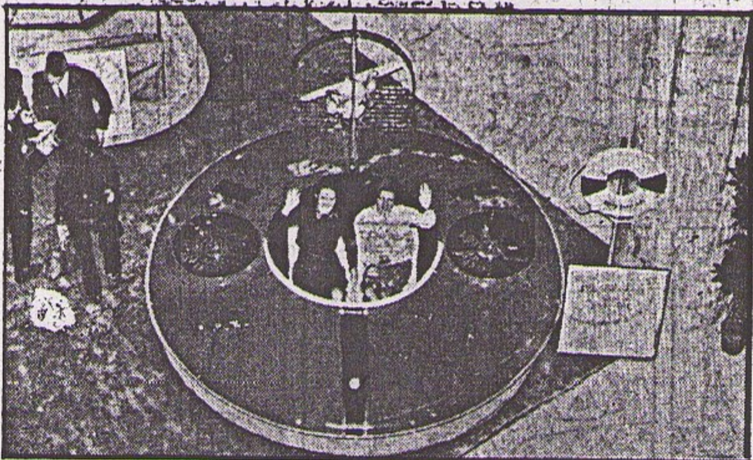
Grande successo avrà anche lo « ski drache » che è un perfezionamento dello sci acquatico: l'aggiunta di una vela sopra il natante permetterà di volare sul mare.

Due novità che meritano di essere segnalate per la serietà della costruzione e per il prezzo sono: la barca a vela da regate ideata da Bonaco di Imperia a lire 260 mila, ed il « mistral » dei cantieri Tripesce di Livorno, una imbarcazione adatta per la pesca e per i sub che nella ampia chiatta possono sistemare tutta l'attrezzatura. E' applicabile anche un motore da 100 cavalli. Costa 1 milione 400 mila lire, circa la metà del prototipo americano.

Gli organizzatori della rassegna daranno vita nel periodo della esposizione che si chiude l'11 febbraio ad una serie di tavole rotonde con la partecipazione di tecnici e di rappresentanti dei ministeri interessati per mettere a fuoco i problemi più urgenti del settore; che sono: snellimento delle procedure burocratiche nei confronti delle produzioni dei cantieri, agevolazioni fiscali, costruzione di porticcioli turistici, eccetera.

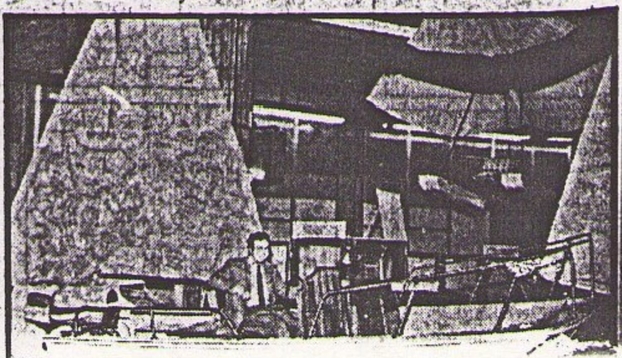
Intelligentemente poi è stata presa un'iniziativa — nel quadro del collegamento tra nautica e turismo (nel salone è tra l'altro presente per la prima volta l'Enit con una documentazione fotografica dei porticcioli turistici nelle più belle località italiane) — di rilanciare durante il salone la cucina genovese.

NANTES MAZZOCCO



Si scivola sull'acqua e sulla terra con l'overcraft della Roland Schiffbau.





4-2-68 Paese Sera